

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

06/2019



Warszawski Transport Publiczny

Komunikacja w wakacyjnym nastroju


157
SZCZĘŚLIWICE

Drodzy Czytelnicy,

Letnie miesiące to tradycyjnie czas, kiedy warszawiacy wyjeżdżają na zasłużony wypoczynek. Dzieci nie chodzą do szkoły, studenci zdążyli ochłonąć po egzaminach, wiele osób bierze urlopy.

Jak wynika z prowadzonych obserwacji mniej osób korzysta z Warszawskiego Transportu Publicznego, dlatego na ulice wyjeżdża mniej pojazdów. Czym kierują się pracownicy ZTM, dostosowując podaż miejsc do popytu opowiada dyrektor Pionu Przewozów Andrzej Franków.

Komunikacja miejska może także pomóc w wakacyjnej rozrywce. Warto wybrać się na przejażdżkę jedną z zabytkowych linii albo skorzystać z Zielonej Mapy i pojechać na cały dzień do jednego z atrakcyjnych przyrodniczo miejsc aglomeracji.

Zapraszamy także do lektury artykułu, opisującego początki zajezdni autobusowej przy ul. Ostrobramskiej. W tym roku mija 50 lat od jej powstania.

Zachęcamy do lektury



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Łukasz Majchrzyk

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Nowe strony WTP i ZTM

Od 25 czerwca dostępna jest nowa, testowa strona internetowa Warszawskiego Transportu Publicznego nowa.wtp.waw.pl. Zachęcamy do odwiedzenia nowej strony i podzielenie się z nami swoimi spostrzeżeniami i uwagami. Na zgłoszenia czekamy do końca września.

Niebawem miejsce obecnej strony internetowej Warszawskiego Transportu Publicznego zajmą dwie nowe – informacyjny, kompleksowy serwis dla pasażerów **wtp.waw.pl** i „firmowa" witryna Zarządu Transportu Miejskiego **ztm.waw.pl**.

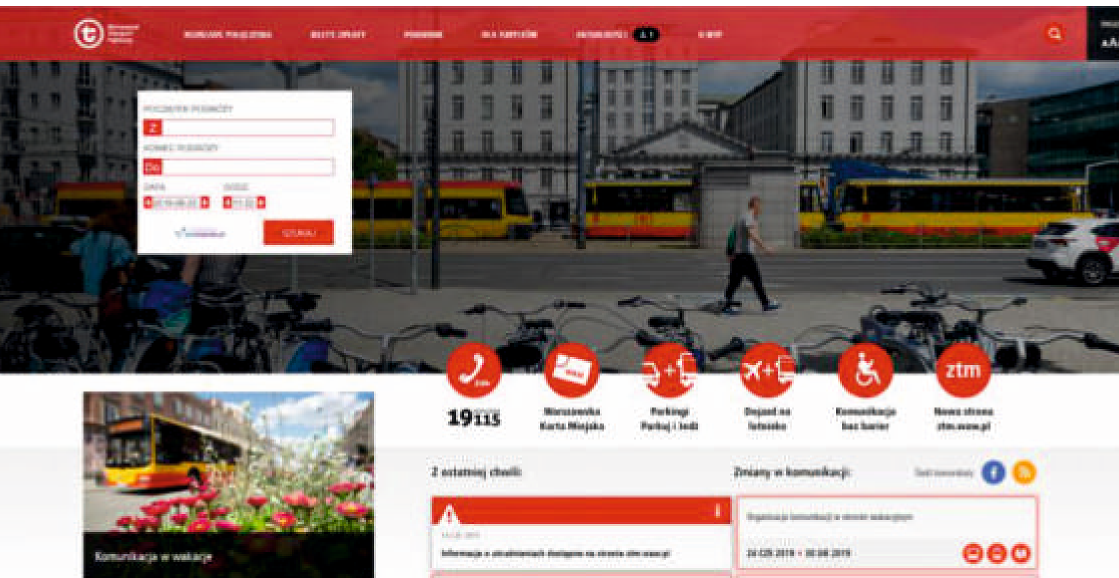
Testowa strona Warszawskiego Transportu Publicznego jest dostępna pod adresem **nowa.wtp.waw.pl**. Można na nią wejść także z obecnej strony – kieruje na nią specjalny banner. Strona główna nowej witryny jest odpowiedzią na oczekiwania pasażerów dotyczące informacji, jakich szukają najczęściej i które powinny znajdować się „pod ręką". Nowa strona została skonstruowana na bazie statystyk odwiedzin obecnej witryny. Po wejściu na testową nowa.wtp.waw.pl od razu jest dostęp do wyszukiwarki połączeń, komunikatów o aktualnej sytuacji komunikacyjnej w aglomeracji warszawskiej, informacji o bieżących zmianach w komunikacji oraz aktualności.

Główne menu strony zostało podzielone na sześć kategorii: „rozkłady, połączenia", „bilety, opłaty", „poradnik", „dla turystów", „aktualności" i „o WTP". W prezentacji rozkładów jazdy wprowadzono kilka nowych rozwiązań ułatwiających wyszukiwanie informacji – oznaczenie, na poziomie wyboru linii, zmian w kursowaniu, możliwość dodania linii do ulubionych oraz przedstawienie na schemacie kursów wariantowych. Nowością są interaktywne mapy. Obecnie zaprezentowano na nich parkingi „Parkuj i jedź" oraz punkty sprzedaży biletów. Sukcesywnie publikowane będą kolejne mapy. Nowa jest także wyszukiwarka ulg. Wystarczy wybrać jak najwięcej warunków, jakie spełniamy, a system podpowie, jaki bilet kupić.

Na nowej stronie Zarządu Transportu Miejskiego **nowa.ztm.waw.pl** znajdą się natomiast informacje z zakresu m.in. zamówień publicznych, ofert pracy, konsultacji społecznych, projektów europejskich i inwestycji.

Zachęcamy do wejścia na nowe strony, wyszukania informacji, a także do zapoznania się z nowymi rozwiązaniami i funkcjonalnościami. Będziemy wdzięczni za poświęcenie kilku minut za „przeklikanie" strony i przesłanie uwag, pytań i wszelkich wątpliwości na adres mailowy: **nowastrona@ztm.waw.pl**. Na zgłoszenia czekamy do 30 września.

Planowany termin zastąpienia obecnej strony internetowej Warszawskiego Transportu Publicznego nowymi wtp.waw.pl i ztm.waw.pl to październik.



Jest umowa na 213 nowych tramwajów dla Warszawy

Już za cztery lata po Warszawie będzie jeździć ponad pół tysiąca niskopodłogowych tramwajów. Tramwaje Warszawskie i Hyundai Rotem Company podpisały umowę na dostawę 213 nowych tramwajów. Nad wspólnym projektem będą pracowali polscy i koreańscy inżynierowie.

- Zakupy taboru oraz budowa nowych tras zwiększą atrakcyjność tego środka transportu i podniosą jakość życia mieszkańców stolicy. Warszawski Transport Publiczny będzie synonimem komunikacji nowoczesnej i przyjaznej wszystkim pasażerom. Przyczynią się do tego z pewnością tramwaje, które właśnie kupujemy od Hyundaia – z całkowicie płaską podłogą, bardzo nowoczesne, niskopodłogowe i kli-matyzowane. To największa umowa w naszej dotychczasowej historii. I z pewnością nie ostatnia – mówi **Rafał Trzaskowski, Prezydent m.st. Warszawy**.

To największa umowa na tramwaje podpisana dotychczas w Polsce i jedna z większych w Europie. Dostawy są podzielone na dwie części: w zamówieniu podstawowym Tramwaje **Warszawskie kupią 123 tramwaje, a w ramach opcji będzie możliwy zakup kolejnych 90**. Hyundai Rotem, który złożył najkorzystniejszą ofertę, zbuduje je za 1 mld 825 mln zł netto. Wszystkie pojazdy w ramach zamówienia podstawowego mają zostać dostarczone do stolicy do końca 2022 roku, a te budowane w ramach opcji – do końca 2023 roku. Zakup uzyskał częściowe dofinansowanie z funduszy UE w wysokości 285 mln zł.

Jakie będą nowe tramwaje dla Warszawy?

Do stolicy trafią trzy rodzaje pojazdów szynowych, o różnej długości, w wersji jednokierunkowej i dwukierunkowej. Będą to najdłuższe tramwaje w stolicy. Ich długość sięgnie 32,5 metra, czyli aż 2,5 metra więcej niż najpopularniejsze, dotychczas używane tramwaje niskopodłogowe. Dzięki temu w każdym tramwaju będzie mogło podróżować nawet 240 osób. Wagony będą klimatyzowane, wyposażone w monitoring wewnętrzny i zewnętrzny z dostępem online oraz w system informacji pasażerskiej. Pojazdy będą przyjazne środowisku – spełnią wysokie wymagania dotyczące emitowanych dźwięków, a oszczędność prądu zapewnią zasobniki energii. Nowe tramwaje są specjalną konstrukcją „szytą na miarę" dla Warszawy – z całkowicie płaską podłogą i skrętnymi wózkami. W odróżnieniu od obecnie używanych tramwajów, dzięki nowej technologii, w nowych wagonach przedni i ostatni wózek będzie miał możliwość skrętu, co pozwoli ograniczyć zużycie szyn, a także zapewni cichszą jazdę na łukach.

Pojazdy przyjazne pasażerom

Tramwaje to drugi co do liczby przewożonych pasażerów środek transportu w Warszawie. Z tramwajów w zeszłym roku skorzystało 24,2 proc. podróżnych (286,5 mln przejazdów). To więcej o ponad 17 mln pasażerów (6 proc.) niż w 2017 r. W ramach Warszawskiego Transportu Publicznego na 25 liniach jeździ prawie 530 tramwajów i składów tramwajowych (w tym 311 wagonów niskopodłogowych). Dzięki nowemu zakupowi warszawiacy będą mogli częściej podróżować niskopodłogowymi, wygodnymi wagonami. Przyjaznymi dla pasażerów z niepełnosprawnościami oraz opiekunów z dziećmi w wózkach. Docenią je też seniorzy. Już dziś Warszawa, wśród miast eksploatujących od lat tramwaje, może się pochwalić najwyższym w Polsce procentowym udziałem wagonów niskopodłogowych kupowanych jako nowe. Po zrealizowaniu całości kontraktu na 213 wagonów, około 80 procent wszystkich tramwajów w stolicy będzie już miało niską podłogę.



Dokąd pojadą nowe tramwaje?

213 nowych tramwajów dla Warszawy

	zamówienie podstawowe	opcja
tramwaje dwukierunkowe 32,5 m	85	45
tramwaje jednokierunkowe 32,5 m	18	45
tramwaje jednokierunkowe 24 m	20	-
razem	123	90

TRAMWAJE WARSZAWSKIE

W stolicy przybędzie blisko 20 km nowych tras tramwajowych. Inwestycje są współfinansowane w ramach perspektywy budżetowej UE na lata 2014 – 2020. Pojazdy wyprodukowane przez koreańskiego producenta pojadą między innymi tunelem do Dworca Zachodniego, do Wilanowa i na Gocław. Tramwaje Warszawskie przygotowują się też do budowy trasy na ul. Kasprzaka, a także między Nowodworami a Winnicą. Na przełomie maja i kwietnia 2019 roku ogłoszone zostały pierwsze przetargi na te inwestycje, a kolejne zaplanowano na najbliższy czas. Fundusze UE pozwolą także na budowę nowej, piątej zajezdni, która będzie potrzebna do obsłużenia większej liczby tramwajów wyjeżdżających na stołeczne tory.

Co ważne, aż 60 procent komponentów w nowych tramwajach dla stolicy będzie pochodziło z Polski i Unii Europejskiej. Cały osprzęt energoelektroniczny powstanie w Warszawie i dostarczy go firma Medcom, która współpracuje ze światowymi producentami taboru szynowego. Z innej polskiej firmy mającej siedzibę w Warszawie – ATM – będą pochodziły rejestratory parametrów technicznych, jak m.in. badających prędkość czy inne informacje zbierane podczas jazdy. Hyundai Rotem zaplanował, że ponad 40 procent pojazdów z całego zamówienia dla Warszawy zostanie zbudowane w Polsce.

Z Kartą Ucznia do szkoły i nie tylko

Młodzi pasażerowie chętnie korzystają z uprawnień do bezpłatnych przejazdów. Często podróżują metrem.

Uczniowie warszawskich szkół podstawowych oraz mieszkający w Warszawie, ale uczący się poza jej granicami, mogą podróżować komunikacją miejską bezpłatnie – mają Kartę Ucznia. Do końca roku szkolnego Zarząd Transportu Miejskiego wydał około 170 tys. takich dokumentów. Czy uczniowie chętnie podróżowali Warszawskim Transportem Publicznym?

Dzięki systemowi bramek w metrze wiadomo, że od września 2018 roku do maja 2019 roku „skasowali" (przyłożyli do czyt-nika) Kartę na obu liniach metra niemal 1,5 miliona razy, co stanowiło 1,54 proc. wszystkich skasowań biletów w metrze. Najczęściej uczniowie korzystali z Karty w maju (222 038 odczytów) oraz we wrześniu (199 011), najrzadziej w grudniu (133 496).

Zdecydowanie popularniejsza jest linia M1 – w maju na jej stacjach było niemal siedem razy więcej uczniów niż na M2. Najczęściej odwiedzaną stacją jest Centrum Nauki Kopernik – we wrześniu zeszłego roku uczniowie stanowili 3,65 proc. wchodzących na tę stację (to zresztą najpopularniejsza stacja linii M2), drugą w kolejności jest Imielin z M1 – 3,64 proc. Młodzież jeździ podziemną koleją z południa stolicy – pięć ursynowskich stacji odnotowuje najwięcej wejść z Kartą Ucznia spośród wszystkich stacji M1.





PIASECZYŃSKA KOLEJKA WĄSKOTOROWA

Warszawskie Linie Turystyczne








www.wtp.waw.pl









„Setką” przez Warszawę – wesoło, głośno i trochę potrzęsie

Były tak głośne, że Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Warszawie podjęły decyzję o zmianie kształtu rury wydechowej i montażu dodatkowych tłumików. Wozy niezmodernizowane wysyłano na linie, które kursowały nie dłużej niż do godziny 21.00. Mowa o berlietach – autobusach, które woziły warszawiaków w latach 70. i 80. ubiegłego wieku. Już niebawem będzie można wybrać się nimi na przejażdżkę w ramach Warszawskich Linii Turystycznych.

W sobotę, 22 czerwca po raz pierwszy w tym sezonie wyjechały na ulice zabytkowe autobusy linii 100. Rozpoczynają kursy na placu Zamkowym, Podwalem i Wybrzeżem Gdyńskim dojadą do mostu Śląsko-Dąbrowskiego, później Wybrzeżem Szczecińskim do mostu Józefa Poniatowskiego, z powrotem na lewy brzeg, Alejami Ujazdowskimi, przez plac Unii Lubelskiej do Koszykowej, dalej Towarową, Grzybowską, aleją Jana Pawła II i Senatorską do placu Zamkowego. Linia 100 będzie uruchamiana do 15 września w weekendy i dni świąteczne.

Prawie niskopodłogowy, ale awaryjny

Do jej obsługi zostały skierowane jelcze „ogórki” i berliety. Te ostatnie gościły na warszawskich ulicach od początku lat 70. do połowy lat 80. XX wieku. Na początku lat 70. władze centralne kraju rozpoczęły poszukiwania autobusu miejskiego, który miał zastąpić „ogórki”. Oczekiwania były dwa – wóz miał mieć przestronne wnętrze i zastosowane nowoczesne rozwiązania techniczne. Po miesiącach poszukiwań i wstępnych testów Jelczańskie Zakłady Samochodowe podpisały w 1972 roku umowę z francuskim Berlietem na produkcję modelu PR100. Autobus był przed wszystkim niższy niż „ogórki”, a wejście do niego wiązało się z koniecznością pokonania tylko jednego stopnia.

Pierwsze berliety montowano wyłącznie z francuskich podzespołów. W Warszawie skierowano je do obsługi pospiesznej linii A z Bielan do pętli Wilanowska. Niestety nadzieje pokładane w nowych wozach okazały się płonne. Autobusy był awaryjne, głośne i dużo paliły. Rozpoczęto prace nad modelem lepiej odpowiadającym potrzebom polskich miast. W efekcie powstała prototypowa wersja – Berliet PR110. Miał on troje drzwi, był dłuższy, cichszy i… równie awaryjny, jak jego poprzednik. Doszły także problemy z częściami zamiennymi i słabą jakością podzespołów polskiej produkcji. Dodatkowo jelczańska fabryka nie nadążała z produkcją wozów. Berliety nie gościły więc długo w Warszawie. Ostatnie zjechały z tras 32 lata temu.

Berliet o numerze taborowym 4617 – skierowany do obsługi linii turystycznej 100 – został wyprodukowany w 1991 roku. Jeszcze osiem lat temu był własnością Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Puławach i woził mieszkańców miasta. Do końca lat 90. XX wieku wyglądał jak klasyczny czerwono-kremowy berliet. Przez kolejnych 10 lat był jeżdżącą żółtą reklamą drewnianych akcesoriów do produkcji mebli. W 2011 roku puławskiego berlieta kupił Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie. Od tamtej porty trwają prace mające na celu przywrócenie jak najwierniejszego wyglądu „fabrycznego”.

Numer o 70-letniej tradycji

„Setka” wróciła na warszawskie ulice w ubiegłym roku po kilku latach przerwy. Po raz pierwszy linia 100 została uruchomiona w 1949 roku w miejsce linii O okrążającej Śródmieście. Linia rozpoczynała i kończyła się na placu Unii Lubelskiej. Zlikwidowano ją w 1979 roku. Odrodziła się w 2001 roku jako linia jednokierunkowa – autobusy wyruszały z placu Zamkowego i po okrążeniu Śródmieścia wracały do punktu startu. Z przerwami funkcjonowała do 2009 roku.





Setka i teTka

Wraz z linią 100 rozpoczęły kursowanie tramwaje linii T Warszawskich Linii Turystycznych. Tramwaje rozpoczynają kursy na placu G. Narutowicza, mostem Józefa Poniatowskiego dojeżdżają na Pragę i wracają na Ochotę mostem Śląsko-Dąbrowskim. Po drodze można wysiąść m.in. przy Muzeum Narodowym, Stadionie PGE Narodowym, Miejskim Ogrodzie Zoologicznym, Starym Mieście i Muzeum Powstania Warszawskiego. Do obsługi linii zostały skierowane zabytkowe wagony. Linia T będzie uruchamiana do 15 września w weekendy i dni świąteczne.

W autobusach linii 100 i tramwajach T obowiązują wszystkie bilety z taryfy ZTM. Konduktorzy – członkowie Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie – kasują bilety jednorazowe przesiadkowe i czasowe. Bilety okresowe, zakodowane na Warszawskiej Karcie Miejskiej lub innym nośniku, należy wcześniej aktywować w innym pojeździe WTP lub bramce metra.

Szczegółowe informacje o pełnej ofercie Warszawskich Linii Turystycznych są dostępne na stronie **www.ztm.waw.pl**

Nowe biletomaty już działają

Na dwóch stacja metra, po jednym na linii M1 i M2, pojawiły się nowe automaty biletowe.

Biletomaty zostały ustawione przy głowicy zachodniej stacji metra Dworzec Wileński (M2) oraz na głowicy południowej stacji metra Wilanowska (M1). W następnej kolejności nowe urządzenia staną na stacjach Natolin (głowica południowa i północna) oraz Wilanowska (głowica północna). W sumie, do jesieni, firma Mera Operator zainstaluje 47 biletomatów. Zgodnie z warunkami umowy Zarząd Transportu Miejskiego wskazał miejsca, w których zamontowane zostanie 30 proc. urządzeń, natomiast pozostałe 70 proc. lokalizacji zaproponował operator sprzedaży. I tak, nowe maszyny będą m.in. w Lesznie, Piasecznie, Górze Kalwarii, Łomiankach, na stacjach metra linii M1 i M2.

Wszystkie urządzenia w ramach nowej umowy są przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych, zgodnie z wytycznymi określonymi w Zarządzeniu nr 1682/2017 Prezydenta Miasta Stołecznego warszawy z 23 października 2017 r. Biletomaty stacjonarne działają w ramach systemu otwartego. Na czym on polega? Współpracę z ZTM może nawiązać każdy podmiot, który zaakceptuje warunki umowy oraz spełni określone wymagania w zakresie funkcjonalności stacjonarnych automatów biletowych.



Obserwujemy i wprowadzamy zmiany

W trakcie wakacji mniej pasażerów korzysta z Warszawskiego Transportu Publicznego. Dlatego na ulice wyjeżdża mniej autobusów i tramwajów. Rzadziej jeździ również metro – wyjaśnia Andrzej Franków, Dyrektor Pionu Przewozów ZTM.

Nadchodzi lato, uczniowie mają wakacje, wiele osób wyjedzie na urlopy. Komunikacja miejska będzie pracowała w normalnym trybie?

Andrzej Franków: Co roku wprowadzamy zmiany wakacyjne. Na czym one polegają? Szkoły są zamknięte, więc przede wszystkim zawieszone zostają specjalne kursy i linie szkolne. Takich linii jest kilka, np. 304, 379 czy 323. To nie jedyne zmiany, bo wprowadzamy również korekty rozkładów jazdy na wielu liniach tramwajowych i autobusowych.

Na jakiej podstawie podejmowane są takie decyzje?

Od wielu lat obserwujemy i zbieramy dane o tym, jak wiele osób podróżuje w czasie wakacji Warszawskim Transportem Publicznym. Co roku sytuacja się powtarza i wiemy, że po zakończeniu roku szkolnego liczba pasażerów zmniejsza się o około 30 procent. Dlatego w tym roku zmiany rozkładowe są bardzo zbliżone do tych z lat ubiegłych. Pierwsze zmiany weszły w życie w poniedziałek 24 czerwca. Wtedy zawieszone zostaną kursy i linie szkolne. Drugi etap zmian zostanie wprowadzony 1 lipca.

Może lepiej byłoby zostawić wszystko tak, jak jest?

Popyt na usługi jest mniejszy, a nie możemy „wozić powietrza". Lepiej te pieniądze przeznaczyć na kursowanie komunikacji miejskiej wtedy, kiedy jest bardziej potrzebna, bo przecież za każdy kilometr trzeba zapłacić operatorom. Warto też pamiętać, że w trakcie wakacji zaplanowanych jest szereg remontów, przede wszystkim w trakcji szynowej: torów tramwajowych, infrastruktury kolejowej, więc organizujemy zastępczą komunikację autobusową. Te wozy, które jeździły na zawieszonych liniach, zostaną skierowane właśnie tam. W tym roku, już na początku wakacji, potrzebujemy w tym celu 22 autobusów.





Warto posłużyć się konkretnymi liczbami. W trakcie roku szkolnego w dni powszednie w godzinach szczytu kursuje 1580 autobusów, a w wakacje będzie ich 1388, w tym 22 na liniach zastępczych za kolej. W przypadku tramwajów plan podstawowy to 417 składów, a w wakacje będzie ich 343. Trochę rzadziej będzie kursowało metro. Na linii M1 w godzinach szczytu pociągi będą wjeżdżały na stację co 2:50 minuty, a na linii M2 co 3:30.

W jaki sposób planowane są zmiany?
Staramy się wprowadzać rozkłady wakacyjne równomiernie w każdej dzielnicy, proporcjonalnie do zapotrzebowania. Reagujemy też na zmieniającą się sytuację. W tym roku nie wprowadzamy zmian np. na linii 502, bo na kolejowej linii siedleckiej też będą remonty.

Jak wyglądają te zmiany w praktyce? O ile mniej autobusów i tramwajów wyjedzie na ulice?

Jaki system przyjmujemy w przypadku tramwajów?
Komunikacja szynowa to system naczyń połączonych i nie da się wprowadzić zmian na jednej linii bez wpływu na pozostałe. W wakacje przechodzimy w całej sieci na inne taktowanie. Podstawowo jest to co cztery minuty: 4 – 8 – 12. W wakacje będziemy jeździli z częstotliwością: 5 – 10 – 15, ale będą kursować wszystkie linie. ■

Komunikacja ma kolor zielony

Warszawa jest zielonym miastem. W stolicy są miejskie parki i lasy, jest 12 rezerwatów przyrody. Każde z tych miejsc warte jest odwiedzenia, zwłaszcza w letnich miesiącach. W planowaniu takich wycieczek bardzo pomocna jest Zielona Mapa – witryna internetowa prezentująca ekologiczny charakter komunikacji miejskiej w Warszawie.

Zamknijmy oczy, wycelujmy palcem w mapę Warszawy i bliskich okolic, a na pewno znajdziemy pomysł na weekend. Nie powinno być trudno, bo w stolicy jest aż 8 tysięcy hektarów lasów i 762 hektary parków.

Zazwyczaj znamy parki i tereny zielone znajdujące się blisko naszego domu, ale możemy nie zdawać sobie sprawy, że kilka kilometrów dalej jest np. 100-hektarowy las z… dzwonkiem brzoskwiniolistnym – nazwa nie myli, bo liście tej rośliny są jadalne – i łosiami. Kiedy słońce świeci z pełną mocą, a na niebie żadnej chmurki, warto w celu szukania ochłody, wybrać się do lasu, zgodnie z tym, co pisał Jonasz Kofta „Pamiętajcie o ogrodach / - Przecież stamtąd przyszliście / W żar epoki użyczą wam chłodu / Tylko drzewa, tylko liście”.

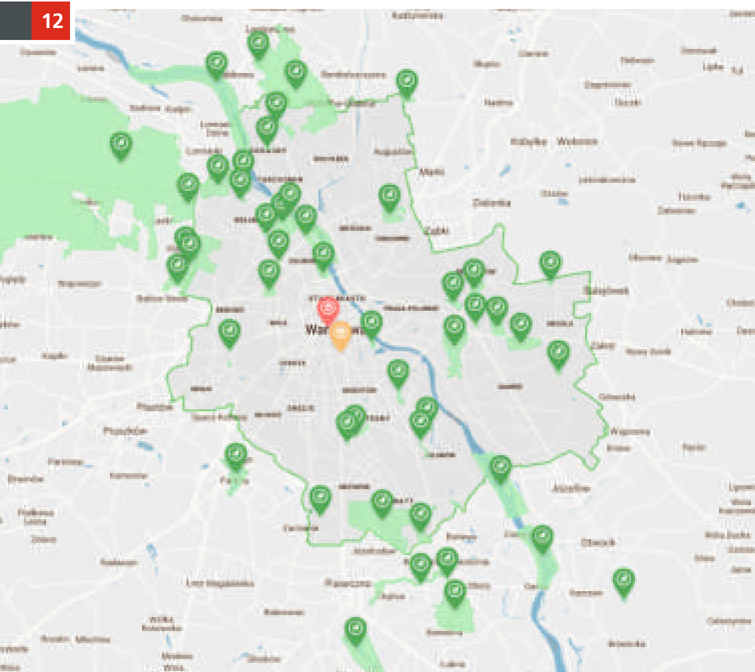
Las Kabacki, Ogród Botaniczny Polskiej Akademii Nauk w Powsinie, Kampinoski Park Narodowy,

Las Bielański, Jeziorko Czerniakowskie… Zielona Mapa prezentuje aż 50 takich wyjątkowych miejsc. Każda z nich jest dokładnie opisana – poza charakterystyką „zielonych przystanków”, podano także informacje na temat m.in. wyjątkowych okazów flory i fauny, które występują w poszczególnych miejscach. Prawdziwie ekologiczna wycieczka powinna się odbyć komunikacją miejską tym bardziej, że do każdego z tych miejsc można dojechać Warszawskim Transportem Publicznym. Dzięki Biletom Warszawiaka ważnym w 1. i 2. strefie komunikacyjnej oraz Karcie Ucznia taka rodzinna wycieczka będzie nie tylko atrakcyjna, ale również tania.

Jak korzystać z Zielonej Mapy, w jaki sposób ułatwia ona podróżowanie po aglomeracji warszawskiej? Przede wszystkim podpowiada, gdzie w Warszawie można spotkać atrakcje przyrodnicze, choćby czernice, głowienki, świstuny i hełmiatki. Zielona Mapa pomoże w ich odnalezieniu oraz ułatwi zaplanowanie wygodnego dojazdu komunikacją publiczną. Nazwy warszawskich przystanków rządzą się swoimi prawami i niekoniecznie są tożsame z nazwami parków czy rezerwatów, przy których się znajdują. Nie zawsze wiadomo, gdzie wysiąść, aby szybko dotrzeć np. do lasu.

Zintegrowana jest z wyszukiwarką połączeń na stronie internetowej ZTM oraz z mapami Google. Korzystając podczas takich wycieczek z autobusu, tramwaju, metra lub pociągu, chronimy miejską przyrodę i przyczyniamy się do zapobiegania poważnym problemom cywilizacyjnym – zanieczyszczeniu środowiska, czy wzrostowi poziomu hałasu.

Ważną częścią „Zielonej mapy” są „Rośliny dla miasta”, czyli lista ponad 40 gatunków bylin, drzew i krzewów, które warto sadzić w mieście. Jak najwięcej ich powinno rosnąć m.in. na skwerach, wokół bloków, czy przy ogrodzeniach. Przykładowo, jarząb mączny ma omszone liście, które bardzo dobrze wyłapują kurz z powietrza. Warto posadzić go w sąsiedztwie osiedla, jako ochronę przed pyłami z jezdni. Lista została stworzona we współpracy ze specjalistami m.in. z Ogrodu Botanicznego PAN w Powsinie.



Zielona Mapa to wspólny projekt Zarządu Transportu Miejskiego i Miejskich Zakładów Autobusowych. Korzystać z niej można od jesieni 2017 roku pod adresem **www.zielonamapa.waw.pl.**

TEMAT NUMERU

Metro, krótkie przejście i już tramwaj

Wakacje na budowie stacji Kondratowicza II linii metra będą bardzo intensywne. Wykonawca chce wykorzystać ten czas na budowę przejścia podziemnego od przyszłej stacji do planowanych przystanków tramwajowych na ul. św. Wincentego. To fragment trasy, która ułatwi podróże mieszkańcom Zielonej Białołęki.

Jedno z wyjść z przyszłej stacji Kondratowicza II linii metra będzie prowadziło na skrzyżowanie ulic L. Kondratowicza i św. Wincentego i dalej, na przystanki planowanej trasy tramwajowej na „zieloną Białołękę". Dzięki temu powstanie wygodny węzeł przesiadkowy. Zaprojektowany tunel będzie przebiegał pod częścią jezdni ul. św. Wincentego, dlatego w czasie jego budowy konieczne jest czasowe wyłączenie jej z ruchu. Wyjście na przystanki będzie wyposażone w schody ruchome oraz windę. Na perony będzie można się dostać także dzięki przejściu dla pieszych z poziomu ulicy.

Tramwaj na Zieloną Białołękę będzie odgrywał bardzo ważną rolę w systemie transportowym tej części Warszawy. Trasa tramwajowa o długości około sześciu kilometrów – w sumie dziewięć przystanków i 20 peronów – pozwoli mieszkańcom osiedli wschodniej Białołęki szybko dojechać do centrum albo do najbliższej stacji metra – tej przy dworcu Wileńskim lub właśnie budowanej przy ulicy L. Kondratowicza. Tory tramwajowe zostaną poprowadzone z Bródna na Zieloną Białołękę wzdłuż ulicy Matki Teresy z Kalkuty, św. Wincentego i Głębockiej. Dalej będzie można podróżować wzdłuż planowanej trasy Olszynki Grochowskiej aż do pętli w pobliżu szkoły podstawowej nr 112 przy ul. Zaułek.

Po drodze torowisko będzie przecinać ruchliwą trasę S8. Tę przeszkodę tramwaje pokonają przejeżdżając wiaduktem, który wraz z dojazdami będzie miał długość ponad jednego kilometra.

Tramwaje zmienią układ komunikacyjny Bródna i Białołęki. Będzie można się wygodnie przesiadać nie tylko do metra, ale także łączyć podróż tramwajem z liniami autobusowymi. Po północnej stronie trasy, bezpośrednio przy rondzie Małej Brzozy, zaplanowana została budowa węzła przesiadkowego z autobusów do tramwajów.

Perony pętli autobusowej będą zbudowane jak najbliżej przystanku tramwajowego. Nieco dalej będzie miejsce na parking Parkuj i Jedź, na którym będzie ponad 200 stanowisk postojowych dla samochodów oraz 300 dla rowerów. Tramwaj na „zieloną Białołękę" bardzo skróci czas dotarcia do centrum Warszawy. Planowany czas przejazdu do stacji Kondratowicza wyniesie około 15, a do Dworca Wileńskiego – około 30 minut. W obu przypadkach będzie można dalszą podróż odbywać pociągami linii metra M2. ■



Jest lato, ale nie musi być za gorąco

Komfort podróży jest bardzo ważny, dlatego codziennie pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego sprawdzają działanie klimatyzacji.

Codziennie pracownicy ZTM kontrolują działanie klimatyzacji – wsiadają do pojazdu z termometrem i sprawdzają temperaturę. I tak od początku fali tegorocznych upałów do 23 czerwca wykonali 2612 kontroli, a w 114 pojazdach wykryli nieprawidłowości. W takim przypadku pojazd WTP może być odesłany do zajezdni (decyzję podejmuje dyżurny ZTM), a operator obsługujący daną linię ukarany finansowo.

Coraz więcej pojazdów Warszawskiego Transportu Publicznego jest wyposażonych w klimatyzację, choć trzeba pamiętać, że po aglomeracji jeżdżą też pojazdy, które takich urządzeń nie mają – to ok. 200 autobusów (wozy o numerach taborowych: 33xx, 49xx, 80xx, 81xx, 86xx, 87xx, 89xx) i ok. 250 tramwajów. Wtedy świeże powietrze wpada do pojazdu przez otwarte okna i szyberdachy w suficie. Do tego jeszcze systemy klimatyzacyjne mogą się różnić pomiędzy poszczególnymi typami autobusów. Obecnie wszystkie nowe autobusy podstawiane przez przewoźników mają już klimatyzację, a Tramwaje Warszawskie podpisały umowę na kupno do 213 nowoczesnych, klimatyzowanych składów.

W najnowszych pojazdach klimatyzacja jest automatyczna - chłodzeniem steruje komputer a prowadzący pojazd nie ma wpływu na jej działanie. Moc chłodzenia uzależniona jest od temperatury panującej na zewnątrz. Jeśli temperatura przekracza 20 stopni i powietrze z nawiewu nie wystarcza, włącza się klimatyzacja, która dąży do tego, by wewnątrz autobusu było około 22 stopni Celsjusza. Jeśli upały są wyższe, to w autobusie też będzie cieplej, zawsze jednak komputer będzie dążył do tego, by uzyskać temperaturę o ok. 6 stopni niższą od panującej na zewnątrz. W ten sposób pasażerowie, wchodzący do pojazdu z rozgrzanego przystanku i tak odczują przyjemną różnicę. W starszych pojazdach klimatyzacja może być włączona lub wyłączona ręcznie ale już jej praca jest automatyczna. Za utrzymanie odpo-wiedniej temperatury w klimatyzowanych tramwajach odpowiadają czujniki. Temperatura w wagonie powinna być utrzymana na poziomie około 20 stopni.

Zdarza się, że mimo włączonych urządzeń klimatyzacyjnych pasażerowie odczuwają zbyt wysoką temperaturę. Otóż klimatyzatory w pojazdach komunikacji miejskiej mają bardzo trudne zadanie do wykonania – ochłodzenie wnętrza, gdy pojazd zatrzymuje się co kilkaset metrów i otwiera drzwi, przez które wpada ciepłe powietrze. Dodatkowo jeszcze powietrze wewnątrz „ogrzewają" pasażerowie, a ich liczba zmienia się na każdym przystanku. Dlatego też czasami temperaturę wewnątrz pasażerowie mogą odczuwać jako niekomfortową. ■



Ostrobramska jubilatką

Zamiast hal – podgrzewany plac. Podgrzewane miały być też autobusy przed wyruszeniem na miasto. Zajezdnię Ostrobramska naszpikowano setkami nowinek technicznych. W tym roku stuknie jej 50 lat!

Uruchomiono ją 21 lipca 1969 r. Ale jej „życie” rozpoczęło się nieco wcześniej, bo w październiku 1968 roku. To wtedy na łamach gazety zakładowej Miejskich Zakładów Komunikacyjnych „Głos Warszawskiej Komunikacji” pojawił się krótki anons: „Już w najbliższym czasie nastąpi uruchomienie naszego nowego Zakładu Eksploatacji Autobusów „Ostrobramska”, czyli R-10; stąd też Sekcja Kadr ogłasza werbunek pracowników zaplecza technicznego i administracji. Pracownicy MZK pragnący być zatrudnieni w nowym zakładzie zbudowanym wg nowoczesnych wymogów technicznych i sanitarnych, proszeni są o składanie raportów do Sekcji Kadr w R-10 do 15 listopada br.”[1]

Pierwsza z czterech

Zamysł pobudowania zajezdni na polach byłego folwarku Gocławek, należącego niegdyś do warszawskiego przedsiębiorcy budowlanego Kazimierza Granzova, powstał pod koniec lat 50. Jednak dopiero po połączeniu w jeden organizm transportowy (MZK) wszystkich warszawskich firm zajmujących się przewozami pasażerskimi (MPK, MPA) w 1964 roku, pomysł zaczął zamieniać się w konkrety. W 1965 roku powstał wieloletni plan znacznej rozbudowy w latach 1966-70 zaplecza autobusowego i program zakupu nowych autobusów krajowej produkcji. Przewidywał on wybudowanie czterech zajezdni przy Ostrobramskiej, Włochowskiej, Stalingradzkiej i Stalowej.

Naszpikowana nowymi rozwiązaniami

Co najciekawsze i mało znane, wszystkie miały powstać na podstawie jednego, powtarzalnego, nowatorskiego projektu przewidującego zastosowanie nigdzie niestosowanych w Europie rozwiązań, m. in. podgrzewanych placów postojowych zamiast krytych garaży, automatycznych myjni. Niemal wszystkie urządzenia i wyposażenie zajezdni miały być produkcji krajowej, choć wiele z nich było albo w fazie prototypów albo jeszcze projektów na papierze. Na podobnym etapie były również, mające być zastosowane, liczne systemy zasilania energetycznego, wody, ścieków.



fot: Leszek Peczyński



Miały powstać prototypowe zajezdnie stworzone z prototypów maszyn i urządzeń do obsługi niemal prototypowych autobusów.[2]

Pierwszym obiektem w tym ogromnym logistycznie i finansowo „eksperymencie" miała zostać zajezdnia przy Ostrobramskiej.

Budowa ruszyła we wrześniu 1965 roku. Popularna popołudniówka „Express Wieczorny" relacjonując rozpoczęcie budowy ujawnił jedną z nowinek – pierwszą w Europie instalację ciepłowniczą tuż pod powierzchnią ziemi na całym placu postojowym. Takie rozwiązanie pozwoliło na zrezygnowanie z budowy kosztownej hali postojowej.

Mimo wielu przeciwników tej koncepcji, wskazujących, że będą kłopoty z uruchamianiem autobusów zimą, plan podgrzewanego placu zrealizowano. Eksperymentalna instalacja często sama wymagała ogrzewania, gdyż woda w rurach zamarzała.

Warto też zwrócić uwagę na planowaną liczbę wozów, które miały być obsługiwane przez zajezdnię. Najczęściej mówi się o 270-272 wozach. Około 200 tzw. solówek Jelcz Mex i 70 przegubowych Jelcz AP 021.

Największa pod gołym niebem

Pierwotnie zakładano, że nowa, flagowa zajezdnia MZK, wówczas największa w Polsce, jak również największa niezadaszona w Europie, ruszy 1 maja, ew. 22 lipca 1968 roku. A być może nawet wcześniej, bo główny wykonawca inwestycji PRB „Dźwigar" deklarował we wrześniu 1965 roku, że postara się wykonać całość kompleksu w rekordowo krótkim czasie.

Budowa trwała, krótkie informacje prasowe infor-mowały, że wszystko idzie zgodnie z planem i, że nowa zajezdnia rozpocznie pracę do… końca 1968 roku. W sierpniu tego samego roku specjalna Komisja Stołecznej Rady Narodowej wraz z dyrekcją MZK dokonała na terenie „Ostrobramskiej" lustracji budowy. Wśród zwiedzających wówczas plac przyszłej bazy byli reporterzy gazety zakładowej MZK „Głos Warszawskiej Komunikacji". Teresa Brykalska relacjonując wizytę pisała: „Od tych nowych 360 miejsc postojowych zależy w chwili obecnej bardzo wiele. Ich brak stopuje rozwój MZK. Stąd oprócz nadziei – kiedy mowa o „Ostrobramskiej" – słyszy się nutę niepokoju: czy przedsiębiorstwo „Dźwigar" budujące nową zajezdnię zdąży (…) Na placu piętrzą się hałdy piasku i żwiru, które mają przekształcić się w plac



fot: Leszek Peczyński

postojowy. Niewielka betoniarka – to jak mi powiadają – wąskie gardło całej budowy. Dalej na sąsiednim placu widać samojezdną – stosowaną przy budowach szos. Nasza betoniarka wygląda przy niej jak pchła przy słoniu. Gdyby udało się skłonić właściciela tamtej – WPRD – do wypożyczenia, mielibyśmy place postojowe z głowy."

Trudno stwierdzić czy alarmujący artykuł w „Głosie" czy rozmowy na wysokim szczeblu spowodowały, że nagle na przyszłym placu postojowym zaroiło się od samojezdnych gruszek z betonem i do końca października plac był gotowy. W listopadzie wykonawca przekazał pierwsze fragmenty hal naprawczych i technicznych, do których powoli wprowadzali się pracownicy obsługi technicznej a pierwszym kierownikiem bazy został inż. Jerzy Arent[3] (od 1.10.1968).

Rozruch od stycznia

W styczniu 1969 roku na „Ostrobramskiej" pojawili się pierwsi kierowcy i pierwsze autobusy. Zapewne niewielu wie, że wśród Jelczy Mex i przegubów pojawił się nawet jeden Chausson APH 522. Co prawda był przeznaczony do innych celów, ale kilka razy wyjechał na miasto do codziennej obsługi pasażerskiej. Ba, nawet jego wyniki przewozowe zostały ujęte w pracy taboru zajezdni za 1969 rok.

W maju i czerwcu 1969 roku na R-10 zaczęły zjeżdżać dużymi partiami nowe i kilkuletnie Jelcze. W dniu oficjalnego otwarcia (21 lipca) na placu postojowym było 201 autobusów (141 solówek i 60 przegubów). Z czasem dojeżdżały następne, ale te 270 sztuk, które planowano w 1965 roku pojawiło się dopiero 5 lat później, w grudniu 1974 roku.[4] ■

Dziękujemy Miejskim Zakładom Autobusowym za pomoc w przygotowaniu materiału.

1. Głos Warszawskiej Komunikacji nr 20 (54) z 20 października 1968 roku, art. „Ostrobramska zaprasza"
2. Mimo, że Zakłady w Jelczu produkowały seryjnie autobusy od 1963 roku, to nadal były to pojazdy podlegające licznym zmianom, przeróbkom i dostosowaniu do polskich warunków drogowych, klimatycznych, itd. Jednym słowem były ciągle w fazie półprototypu.
3. W historii warszawskich autobusów kariera i działalność Kazimierza Arenta, mimo, że z pozoru podobna do innych ludzi, którzy całe swoje zawodowe życie związali z warszawską komunikacją, wyróżnia się tym, iż był on jednym z nielicznych, któremu dane było nadzorować ostatni etap budowy Ostrobramskiej, a wcześniej otwierać 2 Zajezdnie w MPA i MZK. „Łazienkowską", „Woronicza".
4. Dane pochodzą z wydawnictwa wewnętrznego MZK – Warszawa „Komunikacja miejska w m. st. Warszawie w liczbach w latach 1969-70".





TURYSTYCZNE LINIE TRAMWAJOWE

Warszawskie
Linie Turystyczne



36

PL. NARUTOWICZA



www.wtp.waw.pl









WARSZAWA 115




zakochaj się
w Warszawie